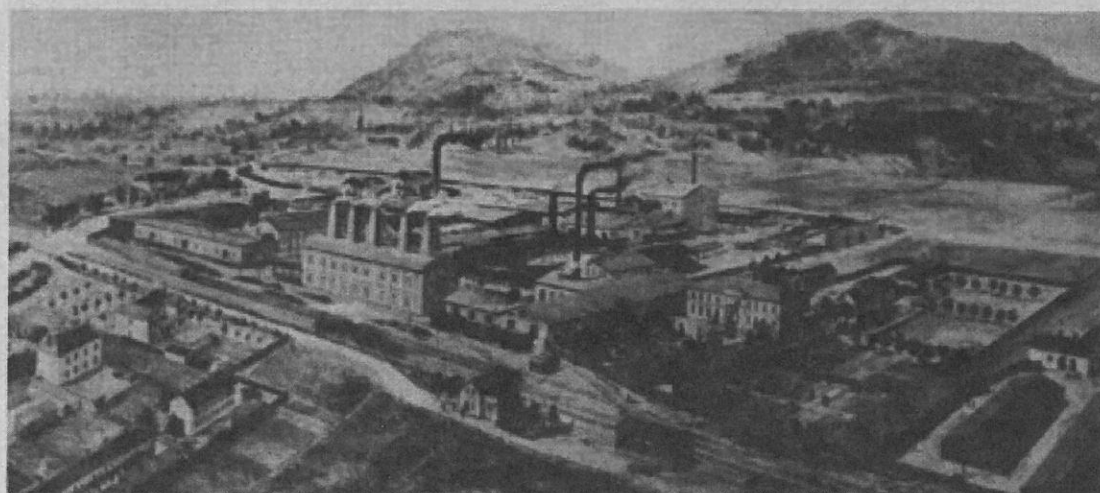




ÚSTAV VEDY A VÝSKUMU  
UNIVERZITY MATEJA BELA  
V BANSKEJ BYSTRICI

# **Z dejín vedy a techniky stredoslovenského regiónu**

**Eds. Pavel Hronček, Rastislav Kazanský, Pavol Maliniak, Peter Mičko**



**Banská Bystrica  
2009**

## Obsah

ÚVOD (Jolana Darulová, riaditeľka ÚVV UMB)	6
PERSONÁLIE	8
Jubilant doc. Ing. Ivan Herčko, CSc. (Milan Durbák)	9
PhDr. Ján Tibenský, DrSc. osemdesiatpäťročný (Milan Petráš)	12
VEDECKÉ ŠTÚDIE	15
O aktuálnych problémoch lesníckej historiografie (s príkladmi zo Zvolenskej stolice) (Pavol Maliniak)	16
K problematike výskumu výroby dreveného uhlia na území Banskobystrickej banskej komory (Oto Tomeček)	25
M. J. Jacquin a učebnica C. E. Gellerta „Anfangsgründe der Metallurgischen Chemie“ (Miroslav Kamenický)	34
K začiatkom vysokoškolskej výučby strojnictva a elektrotechniky na území Slovenska (Ivan Makovíny)	40
Banské stroje používané v Banskej Štiavnici z pohľadu Mikuláša Pođu (Ester Hrončeková)	48
Z dejín sklárne Balašova Huta (Ján Žilák)	59
Kachelmanova strojárň vo Vyhniach – rozbor výroby poľnohospodárskych strojov na základe technických výkresov (Peter J. Hronček)	63
Ivan Branislav Zoch a jeho Slovár vedeckého slovenského názvoslovía (Miroslav Tibor Moravics)	76
Termálne pramene v Sklených Tepliciach a Vyhniach vo svetle historických dokumentov (Adriana Matejková)	84
Využitie reklamných inzerátov pri výskume dejín poľnohospodárskych strojov, zariadení a náradia (Peter J. Hronček)	97
Tradičné zjazdy slovenských a českých chemikov v Banskej Štiavnici (Jozef Čársky, Michal Uher)	105
Ján Hanušin a jeho význam v dokumentácii ľudovej techniky (Ladislav Mlynka)	110
Historicko-etnografický výskum čipkárstva ako typického zamestnania obyvateľstva na hornom Pohroní (Martin Lokša)	116
Modernizácia technickej základne priemyslu na strednom Slovensku 1918 – 1938 (Ludovít Hallon)	124
Elektrifikácia stredného Slovenska 1918 – 1938 (Miroslav Sabol)	136
Poľnohospodárske školstvo, veda a výskum na strednom Slovensku v rokoch 1918 – 1945 (Pavol Martuliak)	143
Pharmalabor – počiatky farmaceutického priemyslu v Martine (Richard R. Senček)	152
Drevárske a papierenské podniky v stredoslovenskom regióne v rokoch 1938 – 1944 a snaha nemeckých spoločností o ich získanie (Peter Mičko)	157
K problematike výskumu hospodárskych a spoločenských udalostí na strednom Slovensku po Viedenskej arbitráži (Rastislav Kazanský)	166

Vplyv zmien hraníc Slovenska na železničnú sieť (Sándor János Tóth) .....	171
K výrobe vojenského materiálu na strednom Slovensku v rokoch 1941 – 1944 (Marian Uhrín) .....	176
120 rokov Považskej cementárne, a. s. v Ladcoch (Ivan Herčko) .....	183
Využitie starých banských a geologických máp pre montánny turizmus prípadová štúdia Gelnica a okolie (Pavol Rybár, Ladislav Hvizdák) .....	214
Bansko-technické objekty v Hodruši-Hámroch a možnosti ich využitia pre rozvoj montánneho turizmu (Karol Weis, Zdenka Zupková) .....	226
Ťažba nerastných surovín v okolí Medzibrodu a jej odraz v súčasnej krajine (Pavel Hronček) .....	247
Ján Šalamún Petian – priekopník ochrany prírody (Peter Urban) .....	264
História klimatických meraní v povodí Hrona (Norbert Polčák, Jozef Pecho) .....	271
Vodný tunel a transformácie vodstva v Juhoslovenskej hnedouholnej panve v doline Starej rieky (Pavel Hronček) .....	275
RECENZIE .....	281
Ivan Herčko: Banícka a lesnícka akadémia slovom a obrazom (Jozef Čársky) .....	282
Ivan Herčko: Stručné dejiny Baníckej a lesníckej akadémie (Pavel Hronček) .....	283
Pavel Hronček: Povrchové relikt po ťažbe nerastných surovín v Lopejskej kotline (Karol Weis) .....	284
Eds. Pavel Hronček, Pavol Maliniak: Povrchové relikt po ťažbe nerastných surovín vo Zvolenskej kotline I. (Pavol Rybár) .....	286
Peter Mičko a kol.: Historické špecifiká stredného Slovenska v rokoch 1918 – 1938 (Zuzana Chladná) .....	288
Ed. Oľga Bodorová: Gemer-Malohont. Ročník 4. Zborník Gemersko-malohontského múzea v Rimavskej Sobote (Peter Urban) .....	290
SPRÁVY .....	292
K počiatkom odborného, vedeckého a riadiaceho rozletu doc. Ing. Ivana Herčka, CSc. (Ján Novák) .....	293
Ďakovný list jubilantovi doc. Ing. Ivanovi Herčkovi, CSc. od Slovenskej spoločnosti dejín vied a techniky pri SAV (Pavel Hronček) .....	294
Ocenenia udelené doc. Ing. Ivanovi Herčkovi, CSc. v roku 2009 (Slavomíra Očenášová – Štrbová) .....	296
KONTAKTY NA AUTOROV .....	297

kejej agentúry Slovenskej

nského regiónu v rámci

chníky na Slovensku pred

ch surovín vo vzťahu ku

nastali počas existencie I. iu len defenzívne. Dôležitú ozhodnutia, podpísaného 2. zemie s rozlohou vyše 10- obyvateľstva z roku 1910, dného sčítania z roku 1930, peného teritória hlásilo 272 rozhodli nijaké štatistiky, isúdených Maďarsku malo adarov. Formálne sa síce ý pod hrozbou a nátlakom litických ambícií veľmoci - 1945 v Maďarsku i na vot obyvateľstva južného olyvom silnej propagandy, o skončení vojny jeden z platilo to však o všetkých árkymi podmienkami, ale a občanom iného štátu sa maďarských orgánov na emadžarskej národnosti. V ysťahovať sa, násilnosti a patrenia slovenskej vlády. d'arsku, na druhej strane počiatku nebola schopná osy maďarská strana buď prijala retorzné opatrenia ajiny. Tak začala známa o-maďarské vzťahy až do ž do vzájomných vzťahov

Hronček, P., Kazanský, R., Maliniak, P., Mičko, P. (Eds.): *Z dejín vedy a techniky stredoslovenského regiónu*. Ústav vedy a výskumu UMB v Banskej Bystrici, 2009, 300 s.

## Vplyv zmien hraníc Slovenska na železničnú sieť

Sándor János Tóth

V štúdiu sledujeme prispôbovanie štátnych hraníc k železniciam na Slovensku a železničných tratí k hraniciam Slovenska. Podávame prehľad toho, ako sledoval rozvoj železničnej siete štátne prevraty resp. zmeny politického a hospodárskeho systému od roku 1918 po súčasnosť. Cieľom je zviditeľniť zmeny železničnej siete a niektoré anomálie vyplývajúce z nepremyslených rozhodnutí a navrhujeme možnosti ďalšieho rozvoja. Slovenskú železničnú sieť porovnáme so Sedmohradskom, keďže má viacero paralelných črt vývoja po rozpade Uhorska aj počas komunizmu.

Po vzniku samostatného štátu Čechov a Slovákov bolo jednou z najdôležitejších úloh Národného zhromaždenia v oblasti dopravy, udržať prevádzku na železničnej sieti vymedzenej novými hranicami. Vzhľadom na napätú politickú situáciu išlo o neľahkú úlohu. Na Slovensku prevažnú väčšinu problémov, ktoré súviseli predovšetkým s personálnym obsadením miest opustených maďarským personálom, záplavami i povojnovým materiálnym nedostatkom, sa však podarilo zvládnuť už počas prvého povojnového roku.<sup>1</sup>

Hranica medzi Maďarskom a Československom nebola ani etnická ani prírodná, len politická.<sup>2</sup> Komisia určovala hranice v Trianone s ohľadom na funkčnosť železničnej siete nástupníckych štátov Uhorska, napr. hranica ČSR sledovala železničnú trať Košice – Čop – Chust, čo umožnilo prístup zo Slovenska na Podkarpatskú Rus. Takisto zo strategického dôvodu západo-východného prepojenia pripadla trať Rožňava – Zvolen k ČSR. Nápadné je ako hranica vedie, aby strategické železničné stanice Lenartovce, Šahy a Slovenské Nové Mesto boli na čsl. území. Ten istý princíp platí aj pre rumunsko-maďarskú hranicu, kde trať Satmár – Veľký Varadín – Arad pripadla Rumunsku aj keď, trasa viedla cez etnicky maďarské obce. Aj napriek tomu bolo jednou z najväčších úloh železníc novovzniknutého štátu prispôbenie jestvujúcej železničnej siete novým pomerom. „Ak na bohato dimenzovaných severo-južných ťahoch spájajúcich Budapešť so severnou a východnou Európou sa po prevrate prevádzka takmer zastavila, na perspektívnych západo-východných dopravných smeroch železničné spojenia buď úplne chýbali, alebo boli kapacitne nedostatočné. Takými smermi boli predovšetkým spojenia Slovenska s Moravou i s Podkarpatskou Rusou. Pri stavbe tejto železnice bol použitý tiež materiál z demontovaných druhých koľají blízkych nevyťažených severo-južných železničných spojení. Riešiť však bolo treba i dopravnú izolovanosť niektorých oblastí Slovenska od nových správnych centier (najmä južnej časti stredného Slovenska a Zvolena alebo Užhorodu a Košíc). Prvé stavby boli zahájené hneď, ako to konsolidujúca sa situácia na železniciach dovolila.<sup>3</sup> Tú istú problematiku vnímajú v Maďarsku ako stratu uhorských transverzálnych tratí na okraji dnešného Maďarska, ktoré spájali radiálne ťahy vychádzajúce z Budapešti.<sup>4</sup>

### Západné Slovensko:

Veľká rekonštrukcia lokálky Devínska Nová Ves – Kúty – Břeclav, ktorá sa stala časťou významnej spojnice Prahy a Bratislavy, bola motivovaná snahou zdokonaľiť spojenie medzi Slovenskom a Moravou.

Prínos dvojkoľajky Púchov n. Váhom – Horní Lideč spočíval v skrátení vzdialenosti medzi Žilinou a Olomoucom o 30 km; snáď i z tohto dôvodu bola železnica súdobými novinármi označená ako železnica česko-slovenskej vzájomnosti.

Trať Veselí na Moravě – Nové Mesto nad Váhom budovali v náročnom teréne, najťažším stavebným objektom železnice bol 2421 m dlhý vrcholový tunel pod horou Poľanou.

<sup>1</sup> KUBÁČEK, Jiří: *Dejiny železníc na území Slovenska. ŽSR*, Bratislava 1999, s. 207

<sup>2</sup> KAZANSKÝ, Rastislav: *Integrácia územia stredného Slovenska do 1. ČSR*. In: MIČKO, Peter a kol.: *Historické špecifiká stredného Slovenska v rokoch 1918-1938*. ÚVV UMB, Banská Bystrica 2008, s. 10-12

<sup>3</sup> KUBÁČEK, J.: *Dejiny železníc na území Slovenska...*, s. 225

<sup>4</sup> PETHŐ Sándor 1926: *Világostól Trianonig*. Enciklopédia, Budapest, s. 302



Tieto trate neboli zrušené po rozdelení Československa, cestovný poriadok prispôsobili novým podmienkam ale premávka je dodnes funkčná.

#### **Východné Slovensko:**

Prvou novou československou železničnou novostavbou bolo predĺženie miestnej železnice Užhorod – Vajany (Vojany) do Bánoviec nad Ondavou. Jej cieľom bolo bezprostredne napojiť správne centrum Podkarpatskej Rusi, Užhorod na železničnú sieť východného Slovenska. Súčasne s výstavbou novej železnice bola zrekonštruovaná tiež staršia trať Užhorod – Vojany. Za socializmu paralelne s touto traťou postavili širokorozchodnú trať až do VSŽ, ale zároveň zanikla medzinárodná osobná doprava. V r. 2004 zastavili osobnú dopravu aj v úseku Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany, ale rozhodnutie korigovali, dnes tam chodí 3-4 spojov denne. Bolo by užitočné keby tieto vlaky nekončili 30 km pred mestom Užhorod a tým by sa dalo získať viac cestujúcich pre trať, ktorá bola za Uhorska lokálkou, za prvej republiky sa do toho investovali financie a teraz je zase stratovou lokálkou.

Medzi najvýznamnejšie akcie počas prvej republiky patrili rekonštrukcia trate Košice – Michalany, ktorá sa zmenila z lokálky na dôležitý článok spojnice Praha – Bukurešť, spájajúce krajiny Malej Dohody obchádzajúc maďarské územie. Z Prahy do Bukurešti sa už nedá cestovať cez Podkarpatskú Rus nielen kvôli tomu, že v Sovietskom zväze sa uskutočnila prestavba úseku Čop-Halmei (Rumunsko) na široký rozchod, ale aj preto, lebo cestovný poriadok to neumožňuje. Cestu Praha-Bukurešť prekonal v 70. rokoch 20. storočia priamy rýchlik cez Budapešť, teda do popredia sa dostal hospodársky záujem smerovať vlak cez veľkomesto a získať cestujúcich oproti pôvodnej myšlienke obchádzať Maďarsko. Táto juhovýchodná trať po Viedenskej arbitráži pripadla Maďarsku. Preto postavili deltu pri Kysaku a vybudovali trať Kapušany pri Prešove – Strážske. Spojku v Kysaku dnes využíva iba nákladná doprava, kým novostavba Kapušany pri Prešove – Strážske je dodnes funkčným prvkom železničnej siete, napriek tomu, že od konca vojny platí pôvodná južná hranica. Podobnú stavbu realizovali Maďari v severnom Sedmohradsku počas vojny. Južné Sedmohradsko ostalo v Rumunsku, chýbalo železničné spojenie do Satmáru a z Klužu do Tîrgu Mureș a na Sekelské územie. Trať Deda- Sărâtel (Szeretfalva) kvôli ťažkému terénu dostavali v 1943, územie stratilo Maďarsko už v roku 1944, takže Maďari „obdarili“ Rumunov s dôležitou železnicou, ktorá je dnes elektrifikovaná.<sup>5</sup>

#### **Stredné Slovensko:**

Neveľkou, ale významnou stavbou poprevratového obdobia bola výstavba 1,1 km dlhej spojky pri Lenártovciach, odstraňujúcej úvrat' v Bánréve a spájajúcej trate Bánréve – Filákovu a Bánréve – Plešivec železnicou, ležiacou na slovenskom území. Prevádzka na spojkke bola otvorená v roku 1920. Táto delta je dodnes funkčná, chodia tu rýchliky z Košíc do Zvolena, z Lenartoviec do Bánréve obnovili prepravu osôb po dlhej prestávke po vstupe do EU, chodí tu iba medzištátny motorák Miskolc-Bánréve-Lenartovce-Bánréve-Ózd, kým spojenie na rýchlik v Lenartovciach padá, ten stojí iba v Číži.

Podobná spojka vznikla po Viedenskej arbitráži v Tomášovciach, keď dnešná južná hlavná trať č. 160 od Lučenca pripadla Maďarsku, cez spojku zabezpečili dopravu do Poľtára a ďalej do Tisovca, táto spojka od r. 2005 už nefunguje. Do Muráňa, Dobšinej a Slavošoviec riešili dopravu peážne, vlaky nezastavovali na maďarskom území. Zaujímavé je, že napriek napätým vzťahom sa takouto zmluvou podarilo riešiť prepravu osôb, a že ustálením týchto hraníc ráтали na Slovensku tak dlhodobo, že sa pustili do veľkolepej stavby tzv. gemerskej spojky<sup>6</sup> cez náročný terén (Tisovec-Revúca a Chyžian Voda-Slavošovce). Realizované boli tunely v dĺžke 2750m, 400m, 2003m a 770m a 12 mostov<sup>7</sup>, stavbu sa však nepodarilo dokončiť. Vojna sa našťastie skončila a táto investícia ostala

<sup>5</sup> V tomto prípade nemôžeme hovoriť o strate územia v neprospech Maďarska, z toho dôvodu, že krátko pred a takisto krátko po vypuknutí druhej svetovej vojny, sa menili hranice v prospech Maďarska v rozpore s prijatými dohodami Versaillského systému, uzavretými po skončení prvej svetovej vojny. (poznámka editora)

<sup>6</sup> S tvrdením, že „ustálením týchto hraníc ráтали na Slovensku tak dlhodobo...“ nemôžeme úplne súhlasiť, lebo počas celej dĺžky existencie 1. Slovenskej republiky sa čelní predstavitelia štátu snažili, dosiahnuť na rokovaniach s Nemeckom zmenu hraníc uskutočnenú v neprospech Slovenska po Viedenskej arbitráži 2. novembra 1938. Na druhej strane takisto Maďarsko vyvíjalo počas rokovaní s nemeckými predstaviteľmi snahy, o získanie ešte väčšieho územia Slovenska vo svoj prospech. (poznámka editora)

<sup>7</sup> KUBÁČEK, J.: *Dejiny železníc na území Slovenska*..., s. 277

no dôvodu, že krátko pred  
pech Maďarska v rozpore  
ojny. (poznámka editora)  
žeme úplne súhlasiť, lebo  
tu snažili, dosiahnuť na  
o Viedenskej arbitráži 2.  
ými predstaviteľmi snahy,

torzom. Keď myslíme na to, že z troch tratí, ktoré vtedy chceli prepojiť, v r. 2004 zrušili prepravu osôb na dvoch (Plešivec-Slavošovce a Rožňava-Dobšiná) je to ešte väčšia strata.

Na dnešnej trati č. 160 v r. 1955 dali do prevádzky tunel pri Jablonove, tým sa uskutočnilo spojenie Košíc s Rožňavou a ďalej do Zvolena, čo je dodnes dôležitá trasa. V súvislosti s touto prácou vznikla nová staničná budova v Rožňave, ktorá je vzdialenejšia od centra ako stará, preto je dnes v popredí autobusová a automobilová doprava okolo tohto mesta. Pri stavbe totiž uprednostňovali záujmy nákladnej dopravy.<sup>8</sup> Z Rožňavy sa cez tunel dostaneme na bývalú lokálku Košice – Turňa nad Bodvou – Tornanádaska – Miskolc. Kubáček vo svojej knihe nespomína zrušenie osobnej prepravy smerom do Maďarska a dnes nefunkčný ale existujúci úsek Turňa nad Bodvou – Tornanádaska pre turistov z Maďarska do Zádielskej doliny a z Košíc do lokality svetového dedičstva Aggtelek-Slovenský kras.

Trianonská hranica na viacerých miestach krížila železniciu v údolí Ipl'a, tu vychádzali z princípu prirodzenej hranice (pokračovaním hranice na Dunaji), preto železnica neovplyvnila hranicu tak ako na východe (Košice-Podkarpatská Rus) ale opačne. Výnimku tvorila stanica Šahy, ktorá je síce na južnej strane Ipl'a, predsa však leží na slovenskom území. Dôvodom toho bolo, že iba tak sa dala zabezpečiť nepretržitá doprava do Krupinej. Až „v r. 1925 dokončili novostavbu Zvolen – Krupina, ktorá mala za cieľ zdokonaľiť dopravné spojenie veľkého územia na juh od Zvolena (inklinujúceho doposiaľ na juh) k svojmu novému správneému centru”.<sup>9</sup> Osobnú prepravu na tomto diele z prvej republiky zrušili v r. 2004, vlaky chodia iba zo Šiah do Štúrova – inklinujúce znovu na juh. Ďalší osud železnice v údolí Ipl'a: na maďarskej strane v 70. rokoch 20. storočia rozbili koľaje v úseku Drégelypalánk-Šahy, od Balašských Ďarmot po Ipolytarnó hrozí zrušenie osobnej prepravy, z Lučenca do Veľkého Krtíša funguje peážna nákladná doprava.

K zrušeniu existujúcich cezhraničných spojení medzi Maďarskom a okolitými štátmi došlo vo viacerých prípadoch, okrem vymenovaných slovenských aj smerom do Rumunska (Csenger-Satmár, Gyoma-Vel'ký Varadin), Juhoslávie (Subotica-Baja, Bajánsenye-Murska Sobota – v tomto prípade v r. 2000 znovu postavili železnicu), Rakúska (Kőszeg-Oberwart). Tieto spojenia zrušili v rokoch 1950-70, teda nie v napätom potrianonskom alebo vojnovom období, ale v mieri, keď štáty spolupracovali v rámci RVHP, ale skutočný cezhraničný styk občanov nebol v záujme plánom riadeného hospodárstva.

Paralelne s týmito železničnými stavbami prebiehalo dobudovanie stredoslovenskej transverzálnej železnice v linii Veselí na Moravě – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Žabokreky – Prievidza – Horná Štubňa – Zvolen – Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany – Košice – Bánovce nad Ondavou – Vojany – Užhorod, ktorá by sa stala predĺžením už vybudovanej Českomoravskej transverzálnej železnice.

Poslaním železnice z Handlovej do Hornej Šubne bolo uľahčiť dopravu potravín z nitrianskeho úvalu na horné Považie, zvýšiť odbyt handlovského uhlia a odľahčiť preťaženú trať Vrútky – Žilina. S výstavbou sa začalo podľa projektu vypracovaného ešte v roku 1917. Na 20 km dlhý trati s minimálnym polomerom oblúka 300 m a najväčším stúpaním 16‰ projektovanej na rýchlosť 70 km/h bolo potrebné postaviť 67 mostných objektov (najdlhší je Pstruhársky viadukt s 5 poliami po 25 m, najvyšší Bralský – 27 m), násypy až 25 m vysoké a 5 tunelov s celkovou dĺžkou 4445 m. Najdlhším tunelom bol Bralský tunel (pomenovaný v roku 1930 ako Masarykov tunel) dlhý 3 012 m. Na stavbe železnice pracovalo v období najväčšieho pracovného ruchu v roku 1930 - 4200 pracovníkov (z toho na stavbe 5 tunelov 1700), z ktorých iba 3 % pochádzali zo zahraničia. Počas prác zahynulo 12 robotníkov, premiestnených bolo 900 000 m<sup>3</sup> zeminy, do základov mostov a priepustov bolo uložených 28 000 m<sup>3</sup> betónu (menší rozsah betonárskych prác zapríčinil nedostatok kvalifikovaných pracovníkov). Dokončená železnica bola odovzdaná do prevádzky 20. decembra 1931.<sup>10</sup>

Ukončovanie výstavby železnice z Handlovej do Hornej Štubne umožnilo presunúť pracovné kapacity na výstavbu trate z Červenej Skaly do Margecian – najdlhšej plánovanej železničnej novostavby, významne uľahčujúcej spojenie medzi Bratislavou, stredným Slovenskom a Košicami. Výstavba železnice pozostávala z úpravy súkromnej lokálky Margecany – Gelnica, rekonštrukcie

<sup>8</sup> KUBÁČEK, J.: *Dejiny železnic na území Slovenska...*, s. 326

<sup>9</sup> KUBÁČEK, J.: *Dejiny železníc na území Slovenska...*, s. 231

<sup>10</sup> KUBÁČEK, J.: *Dejiny železnic na území Slovenska*. ŽSR, Bratislava 1999.

takisto súkromnej úzkorozchodky Gelnica – Smolenická Huta v úseku Gelnica – Mníšek nad Hnilcom a novostavby železnice Mníšek nad Hnilcom – Červená Skala. Použité súkromné železnice boli štátom vykúpené na účet stavby. Náročná stavba si vyžiadala postaviť 281 mostných objektov (najväčším je viadukt pri Telgarte, ktorý je prvou členenou oblúkovou konštrukciou zo železobetónu vybudovanou na ČSD s hlavným oblúkom o rozpätí 32 m, ďalší je viadukt cez Chmarošku s 9 kamennými oblúkmi so svetlosťou 10 m a výškou 18 m) a 9 tunelov s celkovou dĺžkou 3800 m (najdlhší a súčasne i najzaujímavejší je špirálový tunel pri Telgarte s dĺžkou 1239 m, v oblúku o polomere 400 m a v stúpaní 12,5 ‰) razených tzv. modifikovanou rakúskou tunelovacou metódou. Celá novostavba si vyžiadala premiestniť 3 mil. m<sup>3</sup> materiálu a zabudovať 178 000 m<sup>3</sup> muriva.<sup>11</sup>

V dôsledku hospodárskej krízy mala stavba nielen hospodársky, ale aj významný sociálnopolitický rozmer. Celkom na stavbe pracovalo 7000, v obdobiach najväčšej koncentrácie až 9700 pracovníkov, medzi ktorými boli i nezamestnaní železničiari z Košicko-bohumínskej železnice. Pre nezamestnanú mládež bol na stavbe zriadený zvláštny tábor. Nedostatok prostriedkov na výstavbu sa prejavil predovšetkým zhoršením ubytovacích podmienok, ktoré boli na tejto stavbe neúnosné a nelíšili sa príliš od pomerov na prvých železničných stavbách v 19. storočí. Počas výstavby železnice Červená Skala – Margecany sa stalo 6 smrteľných úrazov. Prevádzka na železnici bola otváraná po etapách, prvý úsek (Červená Skala – Telgárt) bol odovzdaný 1. októbra 1933, posledný (Mníšek nad Hnilcom – Mlynky) 26. júla 1936.<sup>12</sup> Riešenie hospodárskej krízy sa teda zameralo na výstavbu železníc, nie na podporu kúpy áut ako v r. 2009.

Ďalšou železničnou novostavbou sa stala trať Zlaté Moravce – Zbehy. Stavba výrazne pomohla odstrániť obchádzky po starých tratiach, budovaných ešte pre potreby Uhorska. Novopostavená železnica sa zakrátko – po zábore južného Slovenska Maďarskom – stala strategickou spojnicou Bratislavy so stredným Slovenskom – teraz je osobná doprava zrušená.

V roku dostavby železnice Zlaté Moravce – Zbehy bol slávnostne prerazený najdlhší tunel v sieti ČSD na najnáročnejšej slovenskej železničnej novostavbe medzivojnového obdobia. Bola ňou železnica Diviaky – Banská Bystrica. Rast zaťaženia železnice Vrútky – Zvolen motivoval úvahy o jej zdvojnásobení. Náročný terén v trase starej trate Horná Štubňa – Kremnica – Zvolen – Banská Bystrica to však neumožňoval. Bolo preto rozhodnuté postaviť novú železnicu Banská Bystrica – Dolná Štubňa. Mimoriadne náročná trať s najväčším spádom 18 ‰ a minimálnym polomerom oblúka 300 m si vyžiadala stavbu celkom 22 tunelov s celkovou dĺžkou cez 12 km (najdlhší je Čremošiansky s rekordnou dĺžkou 4 698 m) a 112 mostných objektov (najväčším je železobetónový viadukt s rozpätím hlavného otvoru 55 m a výškou nad terénom 42 m). Náročnosti stavby zodpovedali i ohromné presuny zemín a hornín – viac než 77 000 m<sup>3</sup> na kilometer. Stavba bola pomerne dobre vybavená mechanizáciou (cementovým delom, miešačkami betónu, parnými a motorovými valcami, vŕtacími a zbíjacími kladivami, tunelovými rýpadlami, nakladačmi a pod.).

Novostavby či rekonštrukcie mali dvojaký charakter: jednak realizovanie nových spojení na východe a západe vyplývajúce z dlhého západo - východného tvaru Československa a na druhej strane vytvorenie súvislej siete – tieto práce sa uskutočnili na strednom Slovensku. Niektoré trate, ktoré boli súčasťou pôvodnej siete Uhorska, sa marginalizovali alebo zrušili, čo je jednou z príčin, že v týchto oblastiach je dodnes zaostalejšie hospodárstvo (Novohrad, Gemer). Boli zrušené alebo stratili dôležitosť aj niektoré novostavby československej éry. Novostavby sa uskutočnili tam, kde pôvodná uhorská železničná sieť z hospodárskych dôvodov alebo kvôli náročnosti terénu nezasiahla. Kvôli rastu cestnej dopravy sa dostali do pozadia stanice, ktoré sú kvôli náročnému terénu vzdialené od centier obcí. Tieto dva faktory spolu spôsobujú to, že nie vždy najnovšie trate prežijú hospodárske a spoločenské zmeny. Vstupom do EU sa dalo očakávať obnovenie alebo rast dopravy na niektorých tradičných severo-južných trasách, ktoré boli v ére izolovanosti zanedbané. Oživenie týchto spojení je reálne tam, kde sa spoja dve veľké mestá alebo suburbanizačné osady. Prvým prípadom je bývalá hlavná trať Budapešť – Hatvan – Lučenec – Banská Bystrica, kde napriek existujúcej infraštruktúre nechodia priame vlaky, aj prestupy sú komplikované. Najmarkantnejším prípadom zhoršenia možnosti cestovania je zánik spojenia z Bratislavy cez Rusovce do Rábu. Kým smerom na Viedeň chodia vlaky aj z Rábu aj z Bratislavy minimálne každú hodinu a obsluhujú cestujúcich, cez Rajku ide iba letný rýchlik z Prahy do Bulharska a nákladné vlaky. Nič iné na

<sup>11</sup> KUBÁČEK, J.: *Dejiny železníc na území Slovenska*. ŽSR, Bratislava 1999.

<sup>12</sup> KUBÁČEK, J.: *Dejiny železníc na území Slovenska*. ŽSR, Bratislava 1999.



ku Gelnica – Mníšek nad  
Použité súkromné železnice  
viť 281 mostných objektov  
onštrukciou zo železobetónu  
e viadukt cez Chmarošku  
s celkovou dĺžkou 3800 m  
s dĺžkou 1239 m, v oblúku  
iskou tunelovacou metódou,  
178 000 m<sup>3</sup> muriva.<sup>11</sup>

ársky, ale aj významný  
h najväčšej koncentrácie až  
cko-bohumínskej železnice.  
edostatok prostriedkov na  
ktoré boli na tejto stavbe  
bách v 19. storočí. Počas  
ých úrazov. Prevádzka na  
bol odovzdaný 1. októbra  
enie hospodárskej krízy sa

y. Stavba výrazne pomohla  
Uhorska. Novopostavená  
ala strategickou spojnícou

e prerazený najdlhší tunel  
inového obdobia. Bola ňou  
- Zvolen motivoval úvahy  
emnica – Zvolen – Banská  
leznicu Banská Bystrica –  
minimálnym polomerom  
u cez 12 km (najdlhší je  
jväčším je železobetónový  
2 m). Náročnosti stavby  
a kilometer. Stavba bola  
ačkami betónu, parnými  
mi, nakladačmi a pod.).

ovanie nových spojení na  
skoslovenska a na druhej  
Slovensku. Niektoré trate,  
i, čo je jednou z príčin, že  
mer). Boli zrušené alebo  
y sa uskutočnili tam, kde  
očnosti terénu nezasiahla.  
ročnému terénu vzdialené

najnovšie trate prežijú  
venie alebo rast dopravy  
osti zanedbané. Oživenie  
banizačné osady. Prvým  
ká Bystrica, kde napriek  
ované. Najmarkantnejším  
Rusovce do Rábu. Kým  
aždú hodinu a obsluhujú  
ladné vlaky. Nič iné na

elektrifikovanej hlavnej trati, napriek tomu, že hranica je otvorená, žiadny most nie je  
rozbombardovaný. Značný počet Bratislavčanov sa vystaľoval do Rajky a chodí dennodenne do  
práce do Bratislavy a cez víkend Bratislavčania chodia na kúpalisko do Mosonmagyaróváru –  
autom. Treba poznamenať, že z Rábu do Rajky chodí osobák v dvojhodinovom takte, z Miškovca do  
Hidasnémeti v hodinovom takte, len tých 10-20 km do Petržalky resp. do Košíc neprekoná. Tieto  
negatívne zmeny nastali po vstupe do EU! Iná je situácia smerom z Maďarska do Rumunska, kde po  
vstupe do EU aspoň na existujúcich tratiach posilnili osobnú dopravu z Budapešti do Aradu a  
Veľkého Varadína.





**Editors:** PaedDr. Pavel Hronček, PhD, PhDr. Rastislav Kazanský, PhDr. Pavol Maliniak, PhD.,  
PhDr. Peter Mičko, PhD.

**Recenzenti:** prof. RNDr. Alexander Dudich, CSc.  
doc. PhDr. Marián Skladaný, CSc.  
doc. PhDr. Jolana Darulová, CSc.  
doc. PhDr. Michal Šmigel, PhD.

**Grafická úprava:** PaedDr. Pavel Hronček, PhD.

© **Vydal:** Ústav vedy a výskumu UMB v Banskej Bystrici

**Tlač:** BRATIA SABOVCI, s. r. o., Zvolen

**Rok vydania:** 2009

PV 11999  
36 2010

Rukopis neprešiel jazykovou úpravou, za jazykovú stránku príspevkov zodpovedajú jednotliví autori

**Citácia:** Hronček, P., Kazanský, R., Maliniak, P., Mičko, P. (Eds.) 2009: Z dejín vedy a techniky stredoslovenského regiónu. Ústav vedy a výskumu UMB v Banskej Bystrici, 300 s. ISBN 978-80-8083-879-9

**Obrázky na obale:**

Predná strana: Rytina Ladeckej cementárne zo začiatku 20. storočia

Zadná strana: Christlieb Ehregott Gellert (1711-1795), Ján Šalamún Dobromír Petian-Petényi (1799-1855) a Ivan Branislav Zoch (1843-1921)

ISBN 978-80-8083-879-9

D, SC 140674